



# Weg met de tussenpudding

**Ongebreidelde automobilititeit verstikt de stad en draagt bij aan de bloei van 'tussenpudding': suburbane gebieden met te weinig functies en te lage dichtheden om stedelijk te kunnen functioneren. Een hoogwaardig stedelijk milieu – stedelijke 'bonbons' zoals Maastricht – vergt meer sturing en visie. Het alleen maar aanleggen van meer infrastructuur voor de auto, ondermijnt de stad, zoals zal blijken bij de op handen zijnde verbreding van de A2 tussen Amsterdam en Utrecht: hier wordt de stad niet beter bereikbaar – die is al overbelast met autoverkeer – maar stijgt vooral de aantrekkelijkheid van het tussenstedelijk gebied.**



Rob van der Bijl  
Jake Wiersma

**1** De sterke toename van de automobilititeit en het groeiende aandeel van de auto binnen de totale mobiliteit, leiden tot een groter ruimtebeslag. De auto maakt het niet alleen mogelijk maar zelfs noodzakelijk – vanwege congestie en parkeerdruk in de steden – om woon- en werklocaties, en voorzieningen te situeren op enige afstand van de steden, of tussen steden in.

Het stedelijk gebied krijgt de vorm van een nevelstad, een tussenpudding: verstedelijking zonder ruggengraat die de weg van de minste weerstand volgt. Op het moment dat hogere dichtheden dreigen te ontstaan, neigt de tussenpudding tot opschuiven en uitdijen teneinde de congestie die hoort bij hogere dichtheden uit de weg te gaan. Het is een wereldwijd fenomeen, een van de kenmerken van de door Rem Koolhaas beschreven Generic City.

Door het uitdijen van de tussenpudding neemt het aantal autobewegingen toe en raakt het wegennet overbelast. Dat is rondom en nabij de steden te zien op de autosnelwegen waar de beperkte capaciteit grotendeels wordt opgesoupeerd door regionaal en lokaal autoverkeer. In toenemende mate valt dit ook op te maken uit de overbelasting van het onderliggende wegensysteem. Het wordt duidelijk dat de capaciteit voor auto's van de centraal-stedelijke gebieden langzamerhand haar grens bereikt. Openbaar vervoer is voor de consument steeds minder een keuze. De tussenpudding heeft een te lage dichtheid voor adequaat openbaar vervoer en door de uitdijning van het stedelijk gebied worden ook de bewoners van de centrale stad steeds afhankelijker van de auto. 's Ochtends verlaat een grote stroom stedelingen de stad per auto naar de kantoren langs de snelweg. Autobezit neemt nog fors toe: van ruim zeven miljoen nu tot negen miljoen in Nederland in 2020.

In de steden staat door de parkeerdruk en de verkeersintensiteit van de hoofdwegen de kwaliteit van de openbare ruimte steeds meer onder druk. Compacte milieus lijken steeds minder bestaansredenen te hebben. Volgens van Engelsdorp Gastelaars is de stad 'voor gekken'. 'The street is no more', stelt Koolhaas. Volgens hem is de stad 'fantoempijn', omdat hij al niet meer bestaat. Het levende bewijs vormen de Vinex-wijken: hutjemutje op elkaar en toch voor bijna alles een auto nodig hebben.



## Vitale stedelijkheid noodzakelijk voor economie en maatschappelijk succes

**2** Automobilitéit geldt als een individuele aangelegenheid. Het gebruik van de auto wordt gezien als keuzevraagstuk van vrije consumenten. Automobilitéit ‘mag’. De overheid, en zeker de rijksoverheid, oefent nauwelijks sturing uit op het bezit en gebruik van de auto. Dat geldt ook voor ruimtelijke ordening. Er wordt verondersteld dat er als afspiegeling van wat ‘de consument graag wil’ een rijke en doelmatige variatie aan woon- en werkmilieus zal ontstaan.

Het rijksbeleid van het paarse kabinet was tweeslachtig. Weliswaar begrenste de overheid de verstedelijking door contouren rondom de steden, tegelijkertijd faciliteerde zij als vanzelfsprekend het autoverkeer en ging zij hoge ambities voor het openbaar vervoer uit de weg.

Tegenwoordig lijkt elke ambitie om te sturen afwezig. Het rijksbeleid voor de mobiliteit is vrijwel alleen gericht op doorstroming op het hoofdwegenet. Het ABC-locatiebeleid – waarmee de overheid sinds 1990 probeerde de vestigingslocatie van bedrijven te beïnvloeden om hun bereikbaarheid te optimaliseren – heeft het rijk bijgezet in het museum. In Vinex-wijken worden parkeernormen naar boven bijgesteld.

De stedelijke overheden hebben geen keuze: uit angst voor concurrentie van de tussenpudding richten zij zich op het verwerken en inpassen van het toenemende aantal auto’s dat van het hoofdwegenet afslaat naar de stedelijke omgeving: parkeergarages, herinrichting, overkapping, overkluizing, ‘verboulevardisering’. Dit kost heel veel geld. Maar de bereikbaarheid met de auto van de centrale stad wordt natuurlijk nooit zo goed als die van de tussenpudding. En voor het gemiddelde rijtjeshuis in de stad kun je je eigen auto allang niet meer parkeren.

Met berusting ondergaat de vakwereld het fenomeen tussenpudding. Automobilitéit geldt in die kringen als een soort natuurverschijnsel. Ontwerpers richten zich vol overgave op de esthetiek van de snelweg en maken plannen voor autoafhankelijke woonvormen. Tussenpudding is vanzelfsprekend en onvermijdelijk. Stad en land zijn volgens velen achterhaalde begrippen. De realisering van ‘Nederland Centrum’, een reusachtig shopping- en leisurecentrum midden in de Betuwe, lijkt slechts een kwestie van tijd. Nederland is één stad geworden. Wat is eigenlijk het probleem?

**3** De stad als geografische, afgeronde eenheid bestaat inderdaad allang niet meer. Maar het begrip ‘stedelijkheid’ wint aan betekenis. In tegenstelling tot ‘stad’ is stedelijkheid duidelijk te lokaliseren en plaatsgebonden. ‘In feite is stedelijkheid één van de weinige

typisch modernistische noties die, zij het in haar geval zeker niet ongeschonden, de grote “postmoderne” ontmaskering en relativering hebben overleefd.’ schrijven R. Boomkens *et al* in *Stad zonder horizon*.

Stedelijkheid heeft toekomstwaarde, én marktwaarde. Steden en hun regio’s zijn heden ten dage gewikkeld in een internationale concurrentie. Bedrijven en instellingen zoeken op internationale schaal naar vestigingsplaatsen. Vooral bedrijven in kennisintensieve sectoren zijn afhankelijk van goedopgeleide, veelal jonge mensen, die liever niet in tussenpudding wonen, maar in bonbons met een bruisende stedelijke cultuur. De vitale, aantrekkelijke stad met bij voorkeur een authentiek cultuurlandschap nabij, is een noodzakelijk conditie voor economische ontwikkeling en maatschappelijk succes.

Een pleidooi voor de stad is dus hoognodig. Die stad is geenszins overbodig, maar juist noodzakelijk als bastion in een verhevigende internationale concurrentie. Hoogwaardig werk zoekt hoogwaardige werkers op, die zich bij uitstek ophouden in de centrale steden. Hierbij gaat het niet alleen om de beoefenaars van creatieve beroepen, maar in principe om elke vorm van sterk kennisafhankelijke werkgelegenheid, bijvoorbeeld op het gebied van financiële dienstverlening, mediaproducties, in de artistieke sfeer. Informatie kan men overal tot zich nemen via telefoon en internet – kennis is echter sterk plaatsgebonden.

De centrale stad is bij uitstek geschikt voor het samenbrengen van kennis. Letterlijk als wonen, voorzieningen en werkgelegenheid bij elkaar in die stad zijn gesitueerd. Maar ook is de stad geschikt om in ieder geval de dragers van de kennis met elkaar in contact te brengen. In dat geval is de stad de omgeving voor *face to face*-ontmoetingen. De tussenpudding is daarvoor niet aantrekkelijk en handig genoeg.

Het gaat niet alleen om kenniswerkers. Er is ook een grote groep mensen die in de stad willen wonen omdat ze niet voor alles in de auto willen stappen, maar school, werk en voorzieningen in de nabijheid willen hebben.



## ESSAY

**4** Stedelijkheid staat op gespannen voet met automobiliteit. De *mall*, omgeven door parkeerterreinen en afgesloten van zijn omgeving, is het type stedelijkheid dat ontstaat bij massaal autogebruik. Maar dit soort stedelijkheid staat mijlenver af van de *high street*-stedelijkheid, die succesvolle steden typeert. Het is juist het hybride karakter van de *high street* met zijn auto's, voetgangers, bussen, trams, werken, voorzieningen, wonen, die de stad tot ontmoetingsplaats maakt. Maar moeten we terug naar vroeger?

Stedelijkheid hoeft zich niet te beperken tot de historische binnenstad. Voorbij het centrum kunnen aan de buitenzijde van de centrale stad (bij de 'Ring') nieuwe vormen van stedelijkheid ontstaan. De stad kan zich herdefiniëren. Nieuwe stedelijkheid kan ontstaan waar de autogerichte omgeving van de Ring (*space of flows*) de traditionele straat (*space of places*, de termen zijn van Manuel Castells) ontmoet. In de meeste steden is de Ring de begrenzing van het compact gebouwde stedelijk gebied met zijn aanloopstraten. Ook is de Ring in veel gevallen goed bereikbaar met de fiets en stedelijk openbaar vervoer. Een vroeg voorbeeld van zo'n ontmoetingsplaats is de Amsterdamse RAI, op de grens van de traditionele stad en goed bereikbaar vanaf de rand.

**5** Het scheppen van nieuwe stedelijkheid aan de rand van de centrale stad, is een remedie tegen het schrikbeeld van de uitdijende tussenpudding. Voor het creëren van nieuwe stedelijkheid is het cruciaal dat stedelijke en regionale functies zich in of grenzend aan de huidige centrale steden met hun compacte milieus bevinden. Dan hebben de huidige compacte milieus met hun gemengde straten en openbaar vervoer bestaansrecht en toekomstwaarde.

De schaarse ruimte op de snelweg moet gebruikt worden om juist deze plekken rond de centraal stedelijke gebieden beter te ontsluiten en in mindere mate de tussenpudding. Dat betekent dat het aantal op- en afritten tussen de steden moet verminderen, dan wel dat deze duurder worden gemaakt. Dit is een voorwaarde voor het ontstaan van nieuwe stedelijkheid aan de Ring. Aanvullend daarop kan een P&R-systeem met regio-

naal openbaar vervoer ervoor zorgen dat de tussenpudding met de stad verbonden blijft.

**6** Maastricht is een voorbeeld van een stad die zijn stedelijke karakter serieus wil nemen. Vanuit het historische centrum is de stad voorzien van nieuwe functies zoals de universiteit en uiteenlopende voorzieningen voor dienstverlening en congreswezen. Inmiddels is het centrum met de Ceramique-wijk uitgebreid in zuidwestelijke richting, tot aan de Ring.

Sinds de jaren vijftig heerste in Maastricht spanning tussen aantrekkelijke stad en automobiliteit. Toen al stapte de stad af van het idee van verkeersdoorbraken. Sindsdien is geprobeerd om het autoverkeer om te leiden, of in een tunnel onder de stad af te voeren, dan wel op verantwoorde wijze te integreren. Daarvoor is onder meer de Avenue Ceramique ontwikkeld. Recente projecten, zoals Maasboulevard en A2, staan vooral in het teken van ondertunneling.

De ondertunneling van de A2 moet Maastricht beter bereikbaar maken en plaatselijk de leefbaarheid verbeteren. Maar door de toename van het aantal auto's komt elders een extra druk op het zo gekoesterde stedelijke leefmilieu. Het laadvermogen voor auto's in de stad lijkt bereikt.

Maar Maastricht heeft geen keus. De stad is sterk afhankelijk van zijn relatie met het regionale achterland. In de eerste plaats komen veel gebruikers en bezoekers van het stadscentrum daar vandaan. Bovendien liggen daar de groene woonmilieus die de stad Maastricht zelf niet binnen zijn grenzen heeft. Maar ook concurrentie binnen de regio speelt een rol. Het vliegveld, juist ten noorden van Maastricht, goed ontsloten aan de A2, dreigt zich te ontwikkelen tot een kantorenlocatie. Deze plek heeft alle kenmerken van de tussenpudding, want de file bij de stad kan vermeden worden en er is genoeg parkeerruimte, terwijl adequaat openbaar vervoer ontbreekt.

Niet veel verder vormt het stedelijk gebied van Heerlen, ook wel aangeduid als Parkstad, reeds een tussenpudding die in de Verenigde Staten niet zou misstaan. Deze 'stad' kan zonder de auto niet functioneren. Niet



## Hoe kunnen we de concurrentie tussen tussenpudding en stad stoppen?

### Niet door het hoofdwegennet op te waarderen, dan wint de tussenpudding het van de stad

voor niets liggen hier veel bovenregionale voorzieningen, zoals Ikea en Snowworld. Ten slotte wordt door de ondertunneling van de A2 Luik veel beter bereikbaar. Ook hier liggen gigantische *shopping malls* langs de snelwegen.

**7** Hoewel de tussenpudding een minder charmante vorm van verstedelijking is, kan hij in de Zuid-Limburgse regio wel een aanvulling zijn op de centrale stad. Zo past de meubelboulevard van Heerlen niet bij het compacte karakter van Maastricht. Met een lightrailhalte hoeft de meubelboulevard niet tot meer autogebruik te leiden. En in Heerlen en Lanaken liggen groene woonmilieus die Maastricht zelf niet kan bieden. Maar pas op, want aan de andere kant in België zou een regionale megabioscoop en een *shopping centre* in de buurt van Maasmechelen een rechtstreekse aanslag op het stedelijke milieu van Maastricht kunnen betekenen.

Hoe kunnen de tussenpudding en stad elkaar gaan aanvullen in plaats van beconcurreren? Niet door simpelweg het hoofdwegennet op te waarderen, want dan wint de tussenpudding het van de stad.

Hoogwaardig regionaal openbaar vervoer is een eerste vereiste. Dit maakt de zo gewaardeerde stedelijke milieus bereikbaar zonder de leefbaarheid aan te tasten. Via P&R-haltes worden de tussenpudding en de stad met elkaar verbonden. Maar ook voor de auto moet Maastricht een voorsprong hebben op de periferie. Dat lijkt strijdig met de bedreigde leefbaarheid omdat er nog meer auto's op de stad afkomen. Verkeer dat afslaat van de hoofdwegen en Maastricht in wil, zal dan ook in grote parkeervoorzieningen aan de Ring moeten worden opgevangen, zodat de bruggen en het stedelijke wegennet zo veel mogelijk worden ontzien. Tegelijkertijd blijft een sturend ruimtelijkeorderingsbeleid op regionaal nivo nodig. Regionale functies die bijdragen aan stedelijkheid moeten nabij de binnenstad of op de Ring gesitueerd worden en niet in de tussenpudding.

Momenteel bereidt de stad zich voor op een schaa sprong in de verstedelijking. Vanuit en voorbij de huidige binnenstad zal een nieuw stedelijk

woonmilieu ontstaan dat zal doorlopen tot aan de Ring. Aan de Ring komen nieuwe stedelijke centra. De stad herdefinieert zich: niet meer het exclusieve centrum, maar de plaats binnen een regio waar stedelijkheid, nabijheid en ontmoeting een belangrijke rol spelen, niet alleen voor bezoekers, maar ook voor bewoners.

**8** De actualiteit illustreert de armoede van het huidige denken over mobiliteit en ruimtelijke ordening. De A2 tussen Amsterdam en Utrecht wordt aanzienlijk verbreed, tot maar liefst tien rijbanen. De capaciteit wordt vergroot, zonder dat men zich afvraagt of het niet beter is om te investeren in transitroutes voor de auto, met exclusieve afslagen voor locaties aan de Ring en met hoogwaardig openbaar vervoer.

Een verbreding van de A2 zal de centrale steden van Amsterdam en Utrecht alleen maar slechter bereikbaar maken. Nog meer auto's zijn nog sneller aan de rand van die centrale stad maar kunnen daar nauwelijks verder omdat het laadvermogen ervan nu al bereikt is. Ondertussen wordt het tussengebied van Amsterdam en Utrecht door verbreding van de A2 juist wel beter bereikbaar en gaat concurreren met de centrale steden. Verstedelijking is als water, het zoekt de weg van de minste weerstand. Amsterdam en Utrecht dreigen zodoende toeristische themaparken te worden. Een ongenueanceerde capaciteitsuitbreiding van de A2 brengt zo'n toekomst dichterbij.

